



REBUPLIQUE DU SENEGAL  
UN PEUPLE-UN BUT-UNE FOI

MINISTERE DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE, DE  
LA RECHERCHE ET DE L' INNOVATION



7, Ave Faidherbe Dakar-Sénégal  
[www.supdeco.sn](http://www.supdeco.sn)



Point E Rue 48 x Rue de Kaolack -  
Point E

Mémoire de fin de cycle

Pour l'obtention du diplôme de licence professionnelle

**SUJET : LA GESTION DES PASSAGERS  
A L'AEROPORT INTERNATIONAL  
BLAISE DIAGNE**

**FILIERE : TRANSPORT LOGISTIQUE**

**PRESENTE PAR :**

**PAPE ALIOUNE FALL**

**MARIE KA**

**SODA THIAM**

**ENCADREUR :**

**M. DJIBY LY**

PROMOTION 2018-2019

# REMERCIEMENTS

La réalisation de ce mémoire a été possible grâce au concours de plusieurs personnes à qui nous voudrions témoigner toute notre gratitude.

Nous voudrions tout d'abord adresser toute notre reconnaissance à l'encadreur de ce mémoire, M. Djiby Ly, pour sa patience, sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils, qui ont contribué à alimenter notre réflexion.

Nous désirons aussi remercier les professeurs de Sup deco, qui nous ont fourni les outils nécessaires à la réussite de notre étude universitaire.

Nous tenons à remercier spécialement le Directeur de l'IST, qui fut le premier à nous faire découvrir le sujet qui a guidé notre mémoire.

Nous voudrions exprimer notre reconnaissance envers les amis et collègues qui nous ont apporté leur soutien moral et intellectuel tout au long de notre démarche.



# DEDICACES

Nous tenons à dédier ce travail qui est une mémoire de fin d'étude à nos chères mamans pour leurs amours infinis, pour leur soutien incorporable ,pour leur compréhension qui n'ont pas d'équivalence avec nos sentiments d'amour et de respect les plus chaleureux ,à nos chers pères ,à qui nous devons tant et tout ,symbole de courage et de sacrifice ,leur patience et leur aide qui nous ont toujours encouragés et soutenues au cours de nos études .Nous souhaitons que notre travail soit un témoignage de nos profondes affections et reconnaissances du sacrifice de nos pères .



# LETTRE

PAPE ALIOUNE FALL

DAKAR, le 05 AOUT 2019

MARIE KA

SODA THIAM

ETUDIANTS EN TRANSPORT

LOGISTIQUE SUP DECO (IST)

A

Monsieur le président et les membres du jury

**Objet** : présentation de mémoire

C'est un immense plaisir pour nous de soumettre à votre attention et appréciation ce modeste travail dans le cadre de la soutenance pour l'obtention de la licence, option transport logistique promotion 2019 et conformément aux exigences de la direction de la formation.

A vous monsieur le président et à l'ensemble du jury, nous vous souhaitons une bonne réception tout en espérant qu'il répondra à vos attentes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le président, l'expression de nos sentiments les plus distingués.

**LES INTERESSES**



# **SOMMAIRE**

**INTRODUCTION**

**Chapitre I : PRESENTATION DE L'AIBD ET SES ACTIVITES**

**SECTION 1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION**

**SECTION 2 : LES ACTIVITES ET STRUCTURES DE L'AIBD**

**CHAPITRE II : CADRE PRATIQUE : ANALYSE ET INTREPRETATION**

**DES RESULTATS**

**SECTION 1 : PRESENTATION DES RESULTATS**

**SECTION2:INTERPRETATION ET RECOMMANDATION**

**CONCLUSION**

# ABBREVIATIONS

**AERIA** : Aéroport International d'Abidjan

**AIBD** : Aéroport International Blaise Diagne

**AIFHB** : L'Aéroport international Félix-Houphouët-Boigny

**ANACIM** : Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Métrologie

**ASECNA** : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar

**CNP** : Conseil National du Patronat

**CORSIA** : compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale

**DHS** : **D**epartement of homeland Security

**FDS** : Forces de Défense et de Sécurité

**IATA** : International Air Transport Association

**LAS** : Limak Aibd Summa

**LTA** : Lettre de Transport Aérien

**OACI** : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

**PMR** : Personnes à Mobilité Réduite

**PSE** : Plan Sénégal Emergent

**SAPCO** : la Société d'Aménagement de la Petite Côte.

**TSA** : Téranga Sécurité Aéroportuaire

**UPOAS** : l'Union des Prestataires et Opérateurs du Sénégal.



# AVANT-PROPOS

L'Institut Supérieur des Transports (I.S.T) est un département du groupe SUP DE Co de DAKAR. Il a pour vocation de former des techniciens supérieurs et des ingénieurs en transport et logistique qui, à la sortie de leur formation, seront aptes à mener à bien toutes les opérations de la chaîne.

La formation d'une durée de trois à un double aspect ;

- Un aspect théorique sous forme de cours dispensés à l'école
- Un aspect pratique sous forme de stage et visite d'entreprise effectué dans les entreprises et dans les structures de transport

En fait la licence 3 se sanctionne par la rédaction d'un mémoire qui est obligatoire pour l'obtention du diplôme de la licence.

C'est dans cette optique que nous avons réuni notre connaissance et approfondi notre recherche dans le domaine du Transport et de la Logistique appliqué sur la gestion des passagers à l'AIBD, qui nous avons permis de rédiger ce présent mémoire.

# INTRODUCTION

Dans le cadre du PSE, le secteur des transports aériens occupe une place importante à travers la relance du projet du hub aérien sous- régional comprenant la mise en service de l'aéroport international Blaise Diagne, le démarrage de la compagnie nationale et la réhabilitation des aéroports régionaux. Le transport aérien est un secteur très mouvementé qui reçoit par le biais de son aéroport des millions de personnes chaque année. Il est ainsi pertinent de s'intéresser aux pratiques de la gestion des passagers à l'AIBD.

Etant des étudiants de la licence 3 option aérien, la rédaction d'un mémoire est nécessaire pour l'obtention d'un diplôme de licence. Des recherches sur notre domaine qui est le transport aérien, a soulevé des questionnements qui nous ont interpellés et piqués notre intérêt face à la gestion des passagers à l'AIBD :

Quelles sont les réglementations utilisées dans le domaine aérien, comment ce fait l'enregistrement des bagages, embarquement et le débarquement sont-ils défavorables ?

C'est dans ce contexte que la gestion des passagers par voie aérienne devient indispensable pour le bon déroulement d'un voyage. C'est-à-dire ça nous aide à savoir la réponse de la question comment peut-on analyser le transport de passagers à l'AIBD ?

Pour faire cette recherche, nous avons fait une enquête au niveau de l'AIBD. Nos données ont été recueillies grâce à une observation participante avec l'aide d'un guide.

Notre document sera structuré comme suit après l'introduction nous avons le Chapitre I qui porte sur la présentation de l'AIBD et ses activités avec comme section 1 historique et organisation, section 2 activités et résultats et le chapitre II qui résume le cadre pratique du thème à étudier qui a pour section 1 présentation des résultats, section 2 qui renferme la discussion analytique, critique recommandation et perspectives.

# **Chapitre I : PRESENTATION**

## **DE L'AIBD ET SES ACTIVITES**

Dans le **chapitre I** nous avons traité deux sections. La section une qui nous parle d'historique et organisation, la section deux qui relate les activités et structures de l'AIBD.

### **SECTION 1 : HISTORIQUE ET**

### **ORGANISATION**

#### **I. HISTORIQUE**

L'histoire des aéroports du Sénégal a vu le jour à Yoff en 1947 avec l'aéroport Dakar-Yoff qui finit par porter le nom du premier président de la république du Sénégal Léopold Sedar Senghor. Depuis 70ans la ville de Yoff a été l'accueil des passagers aériens le premier bâtiment que tu devais traverser pour rejoindre le pays de la Téranga c'était l'aéroport international Léopold Sedar Senghor.

En Février 2006 marque la date de la création d'un nouvel aéroport, par-devant le notaire, par l'Etat du Sénégal sous forme de société anonyme. L'Etat du Sénégal détenait, à la création, 45% du capital et des privés les 55%.

Le 04 Avril 2007 a été la date de sa première pose pierre par l'ancien président de la république Maitre Abdoulaye Wade.

En septembre 2007 pour se conformer aux recommandations des partenaires au développement, l'Etat du Sénégal a procédé au rachat des parts des privés qui était (55%). Ainsi, par la loi n° 2009-05 du 9 janvier 2009, le capital d'AIBD SA est détenu à 100% par l'Etat Sénégalais. Le 07 Décembre 2017 l'AIBD a été inauguré par le président de la république du Sénégal après 10 ans de travaux. L'aéroport du Sénégal qui se basait à Yoff ferme ses pistes aux vols civils et devient un aéroport militaire.

Le 07 décembre 2017 marque le début de fonctionnement de l'AIBD qui tire son nom de l'ancien député noir Blaise Diagne qui fut homme politique français, né le 13 octobre 1872 à Gorée et mort le 11 mai 1934 à Cambon-les-Bains (Pyrénées-Atlantiques) en France. Il fut le premier député africain élu à la Chambre des députés française. En effet, jusqu'à cette date, les précédents députés noirs au parlement de la France étaient originaires des colonies françaises des Amériques. Il est également le premier Africain sous-secrétaire d'État aux Colonies. Baignant dans une culture politique assimilationniste, il doit sa renommée à sa volonté de faire participer pleinement les Africains à la politique française aussi bien durant la mise en place des structures coloniales qu'une fois ces dernières installées. Il a également joué un rôle important en faveur des droits des Africains engagés dans les coloniales.

Bâtie sur une superficie de 42000 m<sup>2</sup> c'est-à-dire plus de 6 terrains de football jumelés, l'aérogare pourra accueillir jusqu'à 3 millions de passagers par an dès sa mise en service et pourra aller jusqu'à 10 millions dans les années à venir car, la construction de l'aéroport se fait de façon modulaire. La qualité de service proposé est de niveau IATA B. Cette dernière désigne un niveau élevé de service qui fournit des conditions stables de circulation, avec peu de temps d'attente et à un niveau élevé de confort pour les passagers et leurs bagages.

L'Aéroport International Blaise Diagne a une piste principale de 3500 m de long sur 75m de large, avec une précision d'approche et d'atterrissage ILS CAT2 hauteur de décision inférieure à 200 pieds ou 61 mètres pouvant accueillir tous types d'avions (comme l'Airbus A380), ce qui est une première dans l'espace

ASECNA. Ses parkings avions permettent d'accueillir simultanément 44 avions dont 20 gros porteurs (avions avec deux couloirs passagers comme le A380, 6 petits et moyens porteurs (avions avec un couloir passager comme l'Airbus A320) et 18 appareils d'aviation générale (appareils dont la capacité est inférieure à 20 passagers) et un réseau de voies de circulation moderne, à même d'enregistrer quatre-vingt mille (80000) mouvements d'avions par an, soit 9 mouvements d'avions par heure.

Pour le stationnement des véhicules, il est prévu un parking qui pourra contenir 700 véhicules particuliers, 60 bus et 60 taxis.

Dans la conception de l'AIBD il est prévu un circuit PMR pour faciliter le déplacement des personnes souffrant d'un handicap physique ou moteur, ce qui constitue une innovation de taille.

## **II. ORGANISATION**

L'Aéroport International Blaise Diagne est une Société anonyme, sous le nom de l'AIBD SA. La Société AIBD, Société anonyme de droit sénégalais au capital de 100.000.000 FCFA, enregistrée auprès du Registre du Commerce et du Crédit Mobilier de Dakar sous le n° NS DKR 2006B2574 dont le siège social est établi à Dakar, Immeuble la Rotonde, rue du Dr Thèse, représentée aux fins des présentes par son Directeur Général, lequel déclare être dûment habilité aux fins de signature des présentes et ce, en vertu des délibérations du Conseil d'Administration du 19 septembre 2006,

L'AIBD (code AITA : DSS • code OACI : GOBD) ou aéroport de Dakar, capitale du Sénégal, est situé à Diass (Mbour) à 47 kilomètres au sud-est de Dakar à proximité de la Petite-Côte. C'est l'un des aéroports les plus dynamiques du continent africain : il se classe en termes de nombre de passagers au premier rang

des aéroports de l'espace UEMOA, au deuxième rang (après Johannesburg) des aéroports d'Afrique subsaharienne.

La société a pour objet au Sénégal et à l'Étranger :

-L'aménagement, le développement et l'exploitation d'aérodromes et toutes activités aéroportuaires ;

- Et d'une manière plus générale, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, mobilières ou immobilières se rattachant directement ou indirectement à son objet social ou tout autre objet social similaire ou connexe ou susceptible d'en faciliter l'accomplissement ou le développement, le tout directement ou indirectement, pour son compte ou pour le compte de tiers, soit seule, soit avec des tiers, par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de commandite, de souscription, d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion, d'alliance, d'association, de prise de participation ou d'action, en garantie de tous biens ou droits ou autrement.

L'AIBD est confié sa gestion à LAS, qui est une société anonyme sénégalaise, au capital de 100 millions de francs CFA. Créée en mai 2017, elle est la nouvelle société de gestion de l'Aéroport. Son capital est détenu à 34 % par l'Etat du Sénégal à travers AIBD SA et par deux partenaires turcs détenant chacun 33 % : Limak et Summa.

❖ LIMAK

Fondé en 1976, LIMAK est un opérateur aéroportuaire présent aussi dans la construction, l'industrie du ciment, l'énergie, l'agroalimentaire, la gestion de ports et d'aéroports, le tourisme. LIMAK gère l'aéroport de Pristina (Kosovo) et est des acteurs majeurs d'IGA (le 3ème aéroport d'Istanbul), destiné à être le plus grand aéroport du monde.

❖ AIBD

AIBD-SA est une société à Participation Publique Minoritaire qui a été mise en place en février 2006. Elle est chargée par l'Etat du Sénégal de conduire les travaux péri-aéroportuaires financés par le Budget Consolidé d'Investissement (BCI) ou autre source de financement apportée par ce dernier.

❖ SUMMA

Fondé en 1989, Summa est présent dans 14 pays et opère dans les secteurs de la construction, de l'immobilier, de la santé, des hôpitaux, des mines et de l'énergie. SUMMA est présent à Diamniadio (centre de conférence, Radisson, Aréna, ...) Après six mois du démarrage des activités de l'AIBD, LAS a fait l'État des lieux et des services de cet aéroport.

Le groupe Teyliom, investisseur de référence en Afrique de l'Ouest, est devenu avec le soutien opérationnel de Swissport, leader mondial de l'assistance aéroportuaire et du traitement de fret aérien, le gestionnaire du cargo village de l'aéroport international Blaise Diagne. Teyliom est un groupe Africain, présent dans différents secteurs d'activités dans la région Ouest Africaine et en Afrique Centrale.

IL est fondé et présidé par le milliardaire Sénégalais, Yerim Sow. Il est actif dans 16 pays en Afrique, en Europe et au Moyen-Orient à travers 52 sociétés. Teyliom Logistiques offrira à ses clients l'ensemble des services de Handling aérien et de Logistique, dans un environnement sous douane et sécurisé.

L'AIBD a reçu une "accréditation carbone" sanctionnant ses efforts dans la lutte contre les émissions de dioxyde de carbone. Cette accréditation carbone confirme que les processus de gestion du carbone à l'aéroport de Dakar Blaise Diagne sont en phase avec la réponse de l'industrie aéroportuaire mondiale face au défi du changement climatique Cette certification constitue la reconnaissance des "efforts de l'aéroport de Dakar pour devenir une plateforme verte ", à travers notamment des projets qu'il met en œuvre. Il s'agit par exemple du projet de centrale photovoltaïque ou encore de celui portant sur la mise en circulation des taxis hybrides roulant au gaz et à l'essence.

Les Etats membres de l'OACI ont mis en place un Plan de CORSIA, "un mécanisme de marché mondial" dont l'objectif est d'amener les acteurs du monde aéroportuaire à "réduire de moitié les émissions de carbone", note le communiqué.

Il précise que ce dispositif qui se veut volontaire à ses débuts pourrait être contraignant dans l'avenir.

Dans ce cadre, LAS, société de gestion de l'AIBD, a élaboré un plan de gestion de l'empreinte carbone conformément aux dispositions réglementaires et recommandations de l'OACI sur le rejet des substances polluantes atmosphériques, en complément des dispositions du code de l'environnement sénégalais relatives à ce sujet.

## **SECTION 2 : LES ACTIVITES ET STRUCTURES DE L'AIBD**

Etant considéré comme une industrie innovante qui anime le progrès économique et social, le transport aérien relie les personnes, les pays et les cultures ; fournit un accès aux marchés mondiaux et facilite le commerce et le tourisme. C'est l'une des causes principales qui a poussé le chef du gouvernement sénégalais de vouloir réhabiliter un aéroport de standard international.

En effet, la position géographique du Sénégal, équidistante de l'Europe Occidentale, de l'Amérique du nord, de l'Amérique du Sud et de toute l'Afrique australe, lui offre un très grand avantage comparatif dans le courant des échanges internationaux et en fait un hub naturel.

Avec la construction de l'AIBD le Sénégal se prépare à un bond qualitatif dans le domaine des transports aériens. Notre pays a pris une sérieuse option pour la modernisation de ses infrastructures. Effectivement, l'AIBD est doté de toutes les installations qui feront de lui un aéroport de classe mondiale.

# I. UNE AÉROGARE PASSAGERS

Il dispose d'une aérogare passagère Bâtie sur une superficie de **42000 m<sup>2</sup>** c'est-à-dire plus de 6 terrains de football jumelés, l'aérogare pourra accueillir jusqu'à 3 millions de passagers par an dès sa mise en service et pourra aller jusqu'à 10 millions dans les années à venir car, la construction de l'aéroport se fait de façon modulaire. En plus l'aérogare est à deux niveaux ainsi que d'une mezzanine permettant la séparation complète des flux arrivée, départ et transit et de six (6) passerelles télescopiques pour un accès direct aux avions. Cette séparation des flux arrivée, départ et transit permet une meilleure optimisation du trafic et le traitement d'un plus grand nombre de mouvements passagers et d'avions. La qualité de service proposé est de niveau IATA B.

Dans la conception de l'AIBD il est prévu un circuit PMR pour faciliter le déplacement des personnes souffrant d'un handicap physique ou moteur, ce qui constitue une innovation de taille.

Aujourd'hui, l'AIBD dispose de " 44 banques d'enregistrement, 11 portes de débarquement, 4 tapis rouges. Comme tous les aéroports du monde l'AIBD est une entreprise commerciale. Ce dernier doit permettre l'atterrissage des aéronefs, leur accessibilité à l'aérogare, leur avitaillement en carburant et leur décollage.

## II. UNE AÉROGARE FRET

Implanté dans une zone où la pêche et la culture maraîchère sont très développées, l'Aéroport International Blaise Diagne met à la disposition des acteurs de ces deux secteurs clés de l'économie, un outil à forte valeur ajoutée pour l'exportation de leurs produits. Construite sur une superficie de 8618 m<sup>2</sup>, l'aérogare fret est dotée d'une capacité de cinquante mille (50.000) tonnes par an, soit 130 tonnes par jour. Elle possède tous les équipements indispensables à une prise en charge optimale du fret, comme les détecteurs à rayon X, les chambres froides, les bascules de pesage et les étagères à stockage vertical etc.

## III. PISTE

L'AIBD a une piste principale de 3500 m de long sur 75m de large, avec une précision d'approche et d'atterrissage ILS CAT2 hauteur de décision inférieure à 200 pieds ou 61 mètres pouvant accueillir tous types d'avions (comme l'Airbus A380), ce qui est une première dans l'espace **ASECNA**. Ses parkings avions permettent d'accueillir simultanément 50 avions dont 26 gros porteurs (avions avec deux couloirs passagers comme le A380, 6 petits et moyens porteurs (avions avec un couloir passager comme l'Airbus A320) et 18 appareils d'aviation générale (appareils dont la capacité est inférieure à 20 passagers) et un réseau de voies de circulation moderne qui comporte sept (07) Taxiways qui permettent d'optimiser la piste lui donnant la capacité d'enregistrer quatre-vingt mille (80000) mouvements d'avions par an, soit 9 mouvements d'avions par heure. Pour le stationnement des véhicules, il est prévu un parking qui pourra contenir 700 véhicules particuliers, 60 bus et 60 taxis.

## **IV. TOUR DE CONTROLE**

Dédiée au contrôle aérien, la tour de contrôle est l'organe le plus visible de l'aéroport. Avec ses 50 m de hauteur, elle domine l'ensemble des bâtiments de l'aéroport et englobe toutes les activités de contrôle et de navigation aérienne. Située au centre de l'aéroport en prévision des extensions futures, la tour de contrôle est placée de manière à pouvoir suivre visuellement les évolutions des avions sur les voies de circulation et sur les pistes.

## **V. UN PAVILLON PRÉSIDENTIEL**

Réalisé suivant les critères de raffinement les plus récents, le pavillon présidentiel dispose de deux postes pour le stationnement des avions. Il est totalement indépendant et son emplacement lui évite de gêner les activités de l'aviation générale. Il occupe une superficie de 1360 m<sup>2</sup> et comporte un salon et un appartement présidentiels, un salon ministériel et un salon dédié aux entretiens en tête à tête. Le pavillon présidentiel compte également une salle équipée réservée à la presse.

# **CHAPITRE II : CADRE**

## **ANALYTIQUE ET**

## **RECOMMANDATION**

Le chapitre deux est composé de deux sections. Une section une qui fait des détails sur la présentation et analyse des résultats, une section deux interprétation et recommandation.

### **SECTION 1 : PRESENTATION**

### **ET ANALYSE DES**

### **RESULTATS**

## **I. L'EMBARQUEMENT**

### **1.ACCUEIL**

Un stand d'accueil est disponible dans le hall principal de l'aéroport. Le personnel d'accueil peut renseigner les voyageurs et accompagnants sur leur vol, leur expérience à l'aéroport ou les formalités à accomplir. N'hésitez pas à faire appel à eux.

## 2.CONVOCAATION ET DELAI

L'attention des voyageurs est attirée sur le fait que leur présence à l'aéroport est obligatoire deux heures avant l'heure prévue du décollage. La plupart des compagnies n'enregistrent plus de passagers 30 minutes avant l'heure du départ. Une fois l'enregistrement effectué, il est par ailleurs conseillé de se rendre immédiatement en salle d'embarquement car les formalités de police peuvent être longues si plusieurs décollages sont prévus à faible intervalle. Les passagers à l'arrivée de l'aéroport de Dakar doivent compter en moyenne 30 à 40 minutes pour effectuer les formalités de police, de douane et récupérer leurs bagages.

## 3.HORAIRES VOLS DEPARTS

Tableau des vols Départs de l'Aéroport International Blaise Diagne. Horaires actualisés en temps réel.

Compagnie	N° vol	Heure de vol	Destination	Observation
 AIRFRANCE	AF719	23:05:00	Paris (CDG)	Prevu
 الخطوط التونسية TUNISAIR	TU841	22:20:00	Conakry (CKY)	Prevu
 IBERIA	IB3329	21:35:00	Madrid (MAD)	Prevu
 brussels airlines	SN204	21:20:00	Brussels (BRU)	Prevu

Compagnie	N° vol	Heure de vol	Destination	Observation
 AIR SENEGAL	HC202	21:00:00	Praia (RAI)	Prevu
 royal air maroc	AT504	19:30:00	Casablanca (CMN)	Prevu
 MAURITANIA AIRLINES	L6113	17:20:00	Nouakchott (NKC)	Prevu
 brussels airlines	SN203	16:50:00	Banjul (BJL)	Prevu
 Kenya Airways	KQ521	16:35:00	Abidjan (ABJ)	Prevu
 AIR SENEGAL	HC103	16:30:00	Ziguinchor (ZIG)	Prevu
 Groupe TRANSAIR	R2141	15:00:00	Banjul (BJL)	Prevu
 Groupe TRANSAIR	R2113	15:00:00	Ziguinchor (ZIG)	Prevu
 AIR SENEGAL	HC309	14:00:00	Ouagadougou (OUA)	Prevu
 Binter Canarias	NT6605	13:50:00	GranCanaria (LPA)	Enregistrement
 AIR SENEGAL	HC201	12:45:00	Bissau (OXB)	A décollé
 AIR SENEGAL	HC303	11:00:00	Abidjan (ABJ)	A décollé

Compagnie	N° vol	Heure de vol	Destination	Observation
 Groupe <b>TRANSAIR</b>	R2131	11:00:00	Conakry (CKY)	A décollé
 <b>AIR SENEGAL</b>	HC403	09:50:00	Paris (CDG)	A décollé
 <b>TURKISH AIRLINES</b>	TK6440	09:20:00	Istanbul (ISL)	A décollé
 MAURITANIA AIRLINES	L6112	08:30:00	Bamako (BKO)	A décollé
 Groupe <b>TRANSAIR</b>	R2111	08:30:00	Ziguinchor (ZIG)	A décollé
 air burkina	2J515	08:15:00	Ouagadougou (OUA)	A décollé
 <b>ASKY AIRLINES</b>	KP53	08:05:00	Lome (LFW)	A décollé
 <b>Ethiopian</b>	ET908	08:00:00	Bamako (BKO)	A décollé

## **4.LA VERIFICATION DES BAGAGES**

(voir annexe 2)

Une fois au départ le voyageurs à l'obligation de passé sur le bureau d'enrégstrement afin qu'on puisse contrôler ces bagages paisiblement. En se moment le voyageur doit se détachés de toute matières métallique ( Or, Argent, ceinture etc...).

L'enregistrement se fait ensuite comme partout ailleurs, avec un contrôle électronique de votre passeport et de vos empreintes. Puis contrôle des bagages à mains, efficace, avant d'entrer en salle d'embarquement, vaste et confortable. Aux dernières nouvelles, le Wifi ne fonctionnait pas encore.

Le voyageurs à le choix de passer au SECUBAG afin de pouvoir d'emballé et d'ettiqueter les bagages. Ceci a pour but de retrouver les marchandises à la suite d'une perte.

### **a.TAILLE DES BAGAGES**

Chaque compagnie a sa propre politique concernant les bagages en soute. La plupart du temps, les bagages dont le poids est supérieur à 32kg sont interdits. Par ailleurs, la taille maximum des valises ne doit en principe pas dépasser 158cm (hauteur+largeur+longueur). Tout bagage hors format peut occasionner des frais supplémentaires ou être refusé par la compagnie. Tout comme les bagages qui voyagent en soute, les bagages cabine doivent respecter une taille et un poids maximum. Les compagnies proposent dans le hall d'enregistrement des gabarits dans lesquels glisser votre bagage cabine pour voir s'il respecte les normes en vigueur. Certains passagers tentent au moment de

l'embarquement de passer d'autres bagages que ceux validés par le gabarit. Ils s'exposent au refus d'embarquement de ces bagages ou au paiement d'excédents bagages en plus de retarder le décollage au préjudice de tous les voyageurs.

## **b. L'ENREGISTREMENT DES BAGAGES**

Les compagnies aériennes voyageant vers le Sénégal imposent chacun une franchise bagage différente chacune des compagnies Aériennes sont particulièrement exigeantes concernant le poids des bagages autorisé. Afin d'éviter les problèmes aux **guichets d'enregistrements**, il est expressément demandé aux voyageurs de vérifier avant leur arrivée à l'aéroport si leurs bagages ne dépassent pas la franchise autorisée. Il est cependant possible de les peser sur les balances disponibles à l'enregistrement afin de les alléger si nécessaire pour ne pas dépasser le poids autorisé. Auquel cas, des frais d'excédents- bagages non négociables pourront leur être demandés. Par ailleurs, il est rappelé que les bagages doivent être solides afin d'être manipulables et transportables. Les sacs en toile en matière plastique sont proscrits car ils se déchirent très facilement.

Tout transport de bagages « hors-format » peut occasionner des frais de la part des compagnies ou se voir opposer un refus de transport. Il est donc utile de se renseigner avant votre voyage.

## **c. EMBALLAGE DES BAGAGES** (voir annexe 3)

Afin de renforcer et de protéger vos bagages des chocs, des vols ou des rayures, un service payant d'emballage de valises est disponible dans la salle d'enregistrement de l'AIBD. Deux stations d'emballage sont proposées aux passagers. Le prix forfaitaire est de **4000FCFA (8€)** par bagage emballé.

## **5. CONTROLE DE SURETE** (voir annexe4)

Une fois arrivée à l'AIBD vous ne pouvez pas manquer d'apercevoir ces jeunes gens et jeunes femmes en tenue vert olive, assortie d'une chemise blanche, qui passent au scanner passagers et bagages pour tous les partants. Polis, ouverts, mais discrets, ils font leur travail sans fioriture et passent au peigne fin tous les bagages qui franchissent le portique, ainsi que le contrôle documentaire des passagers. Pratiquement, le seul endroit où l'on ne trouve pas ces agents semble être le contrôle des formalités d'émigration ou d'entrée du territoire qui est encore du monopole de la police. Ces gens assignés au Poste inspection, filtrage et contrôle de sûreté à l'aéroport sont des employés de la société de **TSA**. Au nombre de 400 environ, ils s'occupent des nombreuses tâches liées à la sûreté aéroportuaire et qui, jusque-là, étaient dévolues aux forces de défense et de sécurité, à savoir la gendarmerie ou la police, et même parfois à l'Armée. Ils ont pris fonction depuis le transfert des opérations aéroportuaires à Diass, et personne ne s'en plaint. C'est la Haute autorité qui, à l'aéroport Léopold Senghor, s'acquittait de cette mission. Néanmoins, «depuis le 11 septembre 2001, avec l'amélioration des mesures de sûreté sur le plan mondial, la communauté aéroportuaire a commencé à externaliser ses services à des structures spécialisées. En Europe, c'est un mouvement général, et aux Usa, il y a une agence qui dépend du DHS. En

Afrique, la plaidoirie pour externaliser ces services a toujours été un des axes de réflexion du Conseil mondial des aéroports. Le Sénégal a créé la Haute autorité pour gérer cette externalisation, car **FDS** sont très sollicités pour des raisons diverses, et il y a des missions régaliennes qui priment sur tout le reste. Et malgré le fait qu'on a eu à former des équipes desdites Fds qui se relayaient à l'aéroport, il y avait un tel taux de déperdition que les audits relevaient à chaque fois une certaine instabilité de ces opérateurs. Et la recommandation pour remplir tous les postes avait été récurrente. Les audits vérifient souvent si les agents ont les habilitations, la formation nécessaire et sont dans de bonnes conditions. Et à l'époque, on relevait que les gens formés avaient été réaffectés ailleurs, ce qui ne permettait pas de conserver le "know how" nécessaire pour assurer la sûreté de façon optimale. A la faveur de l'ouverture de l'AIBD, dans le cadre du Comité de transfert, tous les partenaires de façon unanime ont recommandé que la sûreté soit confiée à un partenaire privé sous la supervision de la Haute autorité, délégataire de l'Etat, et l'autorité de l'ANACIM. Nous avons été donc sollicités dans ce cadre.» TSA, qui se présente comme société de droit sénégalais, dirigé par un tandem franco-sénégalais, est donc entré en fonction en décembre 2017, à l'ouverture de l'AIBD. Jusqu'en juillet 2018, elle a bénéficié de l'accompagnement et du monitoring des forces de défense et de sécurité. Les employés de TSA accomplissent des shifts de 8 heures, alors qu'avant, aux mêmes postes, il était courant de voir des agents en place pour 12 heures, et même parfois pour plus.

## **6.L'ENTREE SUR LE TERRITOIRE ET VISA**

L'entrée sur le territoire sénégalais par l'aéroport international De Diass nécessite pour les voyageurs de nationalité autre que sénégalaise un passeport valide plus de 6 mois après le passage du poste de police. Par ailleurs, les ressortissants de certains pays doivent se procurer un visa dans la représentation consulaire la plus proche.

Les voyageurs bi-nationaux ne pouvant justifier de leur nationalité sénégalaise (carte d'identité ou passeport sénégalais) sont également soumis à la formalité du visa.

## **7.L'ATTENTE DANS LA SALLE D'EMBARQUEMENT**

Une fois le remplissage de tous les formalités liés au voyage, les passagers ont l'obligation de s'installé dans la salle d'embarquement pour attendre l'heure de départ. En ce moment le voyageurs peut s'installé dans certains **sallon d'honneur** à coté pour prendre quelques choses à boire ou à manger et se reposer bien avant le décollage. L'attente des voyageurs est attirée sur le fait que leur présence à l'aéroport est obligatoire deux heures avant l'heure prévue du décollage. La plupart des compagnies n'enregistrent plus de passagers 30mn avant l'heure du départ. Une fois l'enregistrement effectué, il est par ailleurs conseillé de se rendre immédiatement en salle d'embarquement car les formalités de police peuvent être longues si plusieurs décollages sont prévus à faible intervalle. Les passagers à

l'arrivée de l'aéroport de Diass doivent compter en moyenne 30 à 40 minutes pour effectuer les formalités de police, de douane et récupérer leurs bagages.

## **8.ORDRE D'EMBARQUEMENT**

Le pré embarquement est offert gratuitement aux personnes suivantes :

- Passagers ayant un handicap ;
- Mineurs non accompagnés ;
- Passagers voyageant avec des enfants de deux ans ou moins,
- Membres VI porter premium

Une fois le pré embarquement terminé, l'embarquement général commencera.

## **II. LE DEBARQUEMENT**

Une fois la signalisation de l'avion qui va atterrir dans l'aéroport de Diass le véhicule en jaune ( follow me) commence ces activités en indiquant l'avion la où il doit se placé . Ceci à pour but de protéger l'avion contre forme de dérapage. Après l'arrêt de l'avion des services de protection viennent avec un escalier pour les passagers puissent descendre paisiblement ou à la sortie de l'avion par une passerelle et vous tombez dans le hall de contrôle des passeports. Faites la queue plus ou moins longtemps selon le nombre de passagers dans l'avion et votre rang dans la file.

A la suite de la descente, les passagers auront l'obligation de passer par plus étapes :

# 1.CONTROLE À L'ARRIVEE

Vous posez vos deux doigts sur une plaque en verre en même temps que vous regardez la caméra. Le policier vous demande votre adresse au Sénégal. Si vous ne la connaissez pas, vous pouvez indiquer un nom d'hôtel en espérant que ce nom existe bien au Sénégal.

Une fois ces formalités accomplies, un autre policier contrôle que le premier a bien tamponné votre passeport et vous pouvez aller en salle de retrait des bagages.

- ✓ **L'installation à la salle d'attente(voir annexe 5 )** : Ceci à pour l'objectif de faire reposer les voyageurs en attendant le déchargement de leur bagages
- ✓ **Recuperation des bagages (voir annexe 6)** : Quatre tapis roulants vous attendent, pas très larges ni très longs et il se forme vite une grosse épaisseur de passagers et de chariots qui vous empêche de voir si votre valise arrive.
- ✓ **Le passage au maquette** : Ce passage à pour but de bien contrôler les bagages pour s'il y'a pas des objets interdites à transporter. Le passager doit poser sa valise sur un tapis roulant afin qu'elles passent au scanner.
- ✓ **La recuperation des bagages** : Suite à la vérification des bagages des marchandises au niveau des bureaux des douanes et la police,le passager est libre de prendre ces bagages et de pouvoir rentrer chez lui librement. Et vous sortez enfin, heureux (la sortie se trouve curieusement au milieu d'une boutique).

## **2.LITIGES BAGAGES**

En cas de perte, de vol ou d'avarie liés aux bagages transportés par les voyageurs, vous pouvez contacter en priorité la compagnie aérienne avec laquelle vous avez voyagé.

## **3.STATION DE VEHICULE**

Si quelqu'un vous attend en voiture, vous la retrouvez au parking sinon, dans le hall, plusieurs compagnies de location de voitures vous proposent leurs services. Un bureau d'information est également à votre disposition, ainsi qu'un distributeur de billets.

Si vous êtes seule, vous trouverez sur le trottoir en face de vous les jolis taxis blancs tout neufs de **Senecartours**, un peu chers, vers lesquels vous orientent de charmantes hôtesse, et à gauche les taxis jaunes, onéreux. Sur la droite, les navettes Dakar **DemDikk**.

## **III. FORCES ET FAIBLESSES**

Après observation et analyse sur le champ d'investigation de notre mémoire, nous avons révélé quelques forces et faiblesses à l'encontre de l'AIBD.

# 1.FORCES

Le Sénégal dans sa stratégie d'amélioration de l'attractivité du pays. Grâce au nouvel aéroport international Blaise Diagne, la ville de Dakar se repositionne au carrefour des échanges nationaux et régionaux, favorisant ainsi les flux touristiques et le développement économique.

- ✚ L'AIBD de Diass a accueilli plus de 2,3 millions passagers, soit une progression de plus de 9%, là où le gestionnaire et l'Etat tablaient sur un pourcentage de 4%, plus 25 mille mouvements d'avions ont été notés après juste un an de service. L'ABD est un aéroport de qualité qui présente une très bonne image du Sénégal aux passagers qui arrivent et qui quittent le pays.
- ✚ En matière de fret également, il relève que l'AIBD a accueilli presque 30 mille tonnes. Ce qui est une avancée significative. Déjà l'AIBD a accueilli le plus gros cargo du monde, l'Antonov An-225. Cela prouve que l'aéroport est équipé pour les gros porteurs et ceux également qui transportent des passagers. Il est essentiel que l'AIBD soit un aéroport de renommée mondiale.
- ✚ L'AIBD a reçu la certification aéroportuaire de l'AIBD selon les normes internationales de l'aviation civile par l'Etat du Sénégal à travers ANACIM après seulement 11 mois d'opérations. Seuls 27% des pays d'Afrique ont leur certificat d'aérodrome. Cela traduit la compétence des équipes et l'investissement.
- ✚ L'AIBD accueille Air Peace, une nouvelle compagnie aérienne. La troisième compagnie aérienne nigérienne à desservir le Sénégal, après Arik et Med View.

- Répondre à une croissance du trafic aérien et aux limites de capacité de l'aéroport international Léopold Sédar Senghor et améliorer le niveau de service. Et aussi apporter une réponse à un besoin de rayonnement économique international de Dakar, avec effet d'entraînement sur l'économie nationale.

## **2.FAIBLESSES**

- Le nouvel Aéroport AIBD est paralysé depuis le 14 décembre au soir, suite une grève des contrôleurs aériens sénégalais qui réclament de meilleures conditions de travail et des formations en matière de sécurité aérienne.
- 100 jours seulement après son ouverture, l'AIBD serait dans une zone de turbulences. Certains travailleurs dénoncent leurs mauvaises conditions de travail. Il s'agit des problèmes du transfert et des conditions des travailleurs, du statut des travailleurs temporaires, des problèmes de logistique et de dotation pour la police et la gendarmerie, des lenteurs administratives au niveau de la direction des ressources humaines. Dans ce contexte de transfert de l'aéroport Léopold Sédar Senghor de Dakar à Diass, qui a connu beaucoup de dysfonctionnements jusqu'à la menace de licenciement par les Turcs qui pèse sur 200 travailleurs sur un total de 456, qui sont tous des anciens de l'aéroport reversés à l'AIBD. Ce licenciement est dû à un sureffectif selon les Turcs. Les Turcs ont achevé la construction de l'AIBD suite à un désaccord entre l'Etat et Saudi Bin Laden group, qui avait commencé et réalisé les travaux à 70%.
- Les travailleurs de l'aéroport étalent leurs souffrances. Des salaires misérables, une Ipm refusée dans 70% des structures, absence d'un syndicat, tels sont les maux dont souffrent ces travailleurs. Nous pouvons

estimer qu'en transférant l'aéroport de Yoff à Diass sans aucune assistance aux employés qui parcourent 104 km par jour de Dakar à Diass pour venir travailler, l'Etat a commis ce qui est assimilable à un infanticide. Né il y a à peine 1 an, l'AIBD souffle sa première bougie dans la douleur.

- De nombreux obstacles se sont dressés sur cette vaste étendue de latérite rouge clairsemée de baobabs, de manguiers et balayée par le vent. Démarré en 2007, « *le taux d'exécution des travaux n'en était qu'à 12 % en 2012* », date d'échéance initiale pour la livraison du projet, rappelle Abdoulaye Mbodj, directeur de l'aéroport. Lancé par le président Abdoulaye Wade, le projet s'enlise. L'élection en 2012 de son ancien premier ministre M. Macky Sall à la tête du pays ne permet pas dans un premier temps de le relancer. « *Le chantier était presque à l'arrêt en 2013* », poursuit M. Mbodj. D'abord confié au mastodonte saoudien du BTP, le Bin Ladin Group, la maîtrise d'ouvrage passe en 2015 aux mains des Turcs de Summa-Limak, suite à un contentieux. Le groupe saoudien demandait au gouvernement sénégalais de lui verser un cinquième avenant d'un montant de 64 milliards de CFA (97,5 millions d'euros) afin de relocaliser des populations vivant sur la zone de l'aéroport.
  
- Dans les villages de recasement, les bénéficiaires dénoncent des promesses non tenues des autorités. « *Jusqu'à présent, pas de marchés construits pour les villages ni d'aires de jeux pour les jeunes, comme cela avait été promis* », se désole M. Abdoulaye Ndione, du village déplacé de Mbadat. Autre impair : tous les villageois n'ont pas obtenu les dédommagements pour leurs exploitations agricoles, fixées à 50 000 francs CFA pour un manguiers productif, la moitié pour un plant immature, ainsi que 756 947 francs CFA par hectare et par an de récoltes perdues. En cause, un recensement « *bâclé* » qui a laissé en rade plusieurs ayants droit et qui continue d'être contesté. Une partie des champs s'est retrouvée de l'autre côté du mur du nouvel aéroport. Trois villages sont

concernés par ces expropriations : Mbadat, Kathialick et Kessoukhatt, 2 500 habitants en tout. Alors que les résidents des deux premiers acceptent d'être recasés à 6 km du site de l'aéroport, ceux de Kessoukhatt refusent de partir.

- Les tensions sont aussi vives chez SHS, la principale société de manutention de Dakar. Pour l'heure, aucun accord n'a été trouvé pour son intégration dans la nouvelle société 2 AS, créée pour l'AIBD. *« On ne comprend pas les motivations de l'Etat, avance un membre de l'exécutif de SHS. L'acteur sénégalais présent depuis quinze ans est obligé de cesser ses activités au profit d'une société créée ex nihilo, sans licence, sans reconnaissance internationale, sans employé et sans matériel. »*
  
- Les entreprises sénégalaises opérant à l'aéroport Léopold Sédar Senghor sont aussi mécontentes. L'ancien aéroport de Dakar, en service depuis soixante-dix ans, sera désormais à vocation militaire. Il a fermé ses pistes jeudi au moment même où s'ouvraient celles de l'AIBD. Ces sociétés accusent le consortium d'exploitation sénégaloturc de les avoir écartées du transfert vers l'AIBD, au profit de structures étrangères. Appuyées par l'UPOAS et le CNP, elles dénoncent le manque de transparence et l'absence d'appel d'offres pour la concession des *louanges* mais aussi pour le magasin *duty free*, remporté par le français Lagardère.

# **SECTION 2: INTERPRETATION**

## **ET RECOMMANDATION**

### **I. INTERPRETATION**

La position géographique du Sénégal, équidistante de l'Europe Occidentale, de l'Amérique du nord, de l'Amérique du sud et de toute l'Afrique australe lui offre un très grand avantage comparatif dans le courant des échanges internationaux et en fait un hub naturel. Ainsi, l'exploitation de l'Aéroport International Blaise Diagne devrait constituer une aubaine pour la politique de développement du secteur touristique dont l'objectif est de faire du Sénégal une destination privilégiée.

De plus, l'Aéroport International Blaise Diagne rapprochera les visiteurs de notre pays des zones touristiques comme la station balnéaire de Saly Portudal et les stations balnéaires de Mbodiène, Pointe Sarène et JoalFinio dont les travaux sont pilotés par la SAPCO. Il est aussi primordial de relever que les secteurs halieutique et maraicher font partie du potentiel de cette zone et devraient connaître un essor.

L'analyse des données révèle que réalisation de l'AIBD répond à l'ambition des autorités sénégalaises de désengorger la ville de Dakar et de favoriser ainsi un meilleur aménagement du territoire. Elle exprime également une réelle volonté de faire de notre pays une plaque tournante et un point préférentiel d'escale technique en Afrique, pour les trafics aériens d'Afrique, d'Europe et des Amériques. Grâce à son aérogare qui assure l'embarquement et le débarquement des passagers avec un service d'IATA B. Avec ses 33 compagnies régulières et cargos et 40 destinations, l'AIBD, avec un personnel de 658 employés, a traité

35.410 tonnes de fret en 2018, avec 27.640 mouvements d'avions. Le tout pour une progression plus de 9,77%, pour un trafic total de 2,4 millions de passagers en 2018. Cette croissance "au-dessus de la moyenne africaine" dénote du "dynamisme" de l'AIBD, en lien notamment avec l'arrivée de compagnies aérienne et au lancement d'Air Sénégal

L'équipe de l'AIBD travaille à développer son activité, en mettant sur place un nouveau service chargé d'aller démarcher de nouvelles compagnies aériennes. ET pourtant certaines compagnies aériennes ont diminué leurs vols, non sans noter qu'une croissance de l'ordre de 6% reste "bonne" par rapport à la moyenne africaine, autour de 4%.

La gestion des passagers est indispensable pour le bon fonctionnement de l'embarquement et du débarquement. Plusieurs acteurs interviennent pour la bonne exécution de la gestion des passagers. Il y'a les compagnies aériennes, qui assurent le moyen de transport, vérifient les billets d'avion et le nombre de KG de bagage exigé par la compagnie et tous les formalités liées au voyage qui concerne la compagnie. Il a aussi LAS qui gère l'aéroport, TSA qui assurent la sécurité et la sûreté aéroportuaire de Dakar et les services de sécurités (gendarmerie, police, douane, sapeur-pompier).

Dans tous les aéroports du monde pareil pour l'AIBD le prix du transport de passagers est représenté par un billet d'avion si c'est un transport de passagers et si c'est un transport de marchandise c'est la LTA.

## **II. RECOMMANDATION**

L'AIBD reçoit plusieurs passagers dans le monde et envoie des passagers dans les autres aéroports du monde. Grâce à ces forces qu'il doit maintenir ou même augmenter pour atterrir à la première place des aéroports africains et concurrencer les autres aéroports du monde. Bien vrai que ces forces multiples l'AIBD est loin d'être une entreprise sans problème avec l'acquisition du marché de la gestion de l'aéroport par LAS qui a soulevé des polémiques car certaines disaient que l'appel d'offre n'était pas respecté. Il a aussi les travailleurs de la gestionnaire de l'AIBD

qui était exposé à une réduction du nombre de personnel juste après un an et demi de gestion. **LAS** doit prendre ses responsabilités pour éviter des grèves qui aboutissent sur le bon fonctionnement de l'aéroport.

L'Etat du Sénégal doit créer une route qui mène à l'AIBD sans passer sur l'autoroute à péage. C'est comme force la main à quiconque veut rendre à l'AIBD de payer pour recevoir un service d'une entreprise Française(EIFFAGE) qui gère l'autoroute à péage.

Dans tous les aéroports du monde la sécurité est primordiale pour la survie d'un aéroport. C'est pourquoi l'aéroport de Dakar est en permanence soucieux de la sécurité des passagers et des aéronefs. Le commissariat de police de l'aéroport est à l'écoute de tous les voyageurs. Les agents de sécurité veillent également au respect des normes internationales. Vous pouvez faire appel à eux pour signaler toute activité qui vous semblerait suspecte. Par ailleurs, nous vous rappelons que laisser un bagage sans surveillance peut amener d'une part à sa destruction et d'autre part à des poursuites à votre rencontre.

### **III. COMPARAISON**

L'AIFHB est depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1996 géré par AERIA, une entreprise privée de droit ivoirien. C'est un aéroport moderne et l'un des principaux hubs de l'Afrique de l'ouest, l'aéroport d'Abidjan, c'est 5 Ha de bâtiments implantés sur 450 hectares, bénéficie d'un classement de catégorie A, il est en mesure d'accueillir tout type d'appareil, du monomoteur d'aviation privée au gros porteur à vocation commerciale (A 380) ou Cargo (Antonov 124) Disposant d'une piste de 3000m orienté nord-sud (3/21).Cependant le parking avions sera porté à 21 (vingt-et-une) places., l'aéroport d'Abidjan possède une aérogare moderne avec une capacité de traitement estimée à deux millions de passagers par an mais en 2019 nous avons enregistré que 1,50 million de passagers en fin août à l'AIFHB d'Abidjan contre 1,42 million à la même période en 2018, soit une progression de 5,4% en un an, selon un rapport du ministère de l'Economie. L'aérogare fret avec une capacité

maximale de 56 000 tonnes de biens, avec de nouveaux entrepôts et des équipements modernes de sûreté. L'AFHB comprend un vaste restaurant sous douane, un espace commercial refondu, vingt-cinq bandes d'enregistrement des bagages et un grand salon d'embarquement. Compléments indispensables de l'extension, plusieurs parcs automobiles de 650 places. L'objectif d'AERIA est d'atteindre 5 millions de voyageurs en 2022.

L'Aéroport d'Abidjan est visiblement l'aéroport le plus âgé par rapport à l'AIBD qui ouvre ses portes le 07 Décembre 2017. L'aéroport du Sénégal compte 42 000 m<sup>2</sup> de superficie et une seule piste principale de 3500 m de long sur 75m de large, avec une précision d'approche et d'atterrissage ILS CAT2 hauteur de décision inférieure à 200 pieds ou 61 mètres pouvant accueillir tous types d'avions.

Ses parkings avions permettent d'accueillir simultanément 50 avions dont 26 gros porteurs, 6 petits et moyens porteurs et 18 appareils d'aviation générale avec un réseau de voies de circulation moderne qui comporte sept (07) Taxiways qui permettent d'optimiser la piste lui donnant la capacité d'enregistrer quatre-vingt mille (80000) mouvements d'avions par an, soit 219 mouvements d'avion par jour et 9 mouvements d'avions par heure. Mais après un an de service nous avons noté que plus vingt-cinq mille (25 000) mouvements d'avions. Pour le fret nous avons une zone de fret Construite sur une superficie de 8618 m<sup>2</sup>, l'aérogare fret est dotée d'une capacité de cinquante mille (50.000) tonnes par an, soit 130 tonnes par jour. Alors que pour le premier aéroport de Cote d'ivoire nous avons noté en 29 986 mouvements d'avions en 2015 et 20 607 tonnes de fret et 2 187 868 de passagers en 2018 qui dépasse largement l'AIBD de 4986 mouvements d'avions.

L'AIBD de Diass de par ses a accueilli plus de 2,3 millions passagers sur une durée d'un an, avec un mouvement quotient de 6 301 de personnes, soit une progression de plus de 9%.

Nous pouvons noter pour l'AIBD la réalisation d'un pavillon présidentiel suivant les critères de raffinement les plus récents, dispose de deux postes pour le stationnement des avions. Il est totalement indépendant et son emplacement lui évite de gêner les activités de l'aviation générale et comporte un salon et un appartement présidentiels, un salon ministériel et un salon dédié aux entretiens en

tête à tête. Le pavillon présidentiel compte également une salle équipée réservée à la presse. Dans la conception de l'AIBD il est prévu un circuit PMR pour faciliter le déplacement des personnes souffrant d'un handicap physique ou moteur, ce qui constitue une innovation de taille. Aujourd'hui, l'AIBD dispose de " 44 banques d'enregistrement, 11 portes de débarquement, 4 tapis rouges. Comme tous les aéroports du monde l'AIBD est une entreprise commerciale. Ce dernier doit permettre l'atterrissage des aéronefs, leur accessibilité à l'aérogare, leur avitaillement en carburant et leur décollage.

Débuter ses services en décembre 2017 l'AIBD a accueilli beaucoup d'aéronef et même dépassé la progression qui était tablé par le gestionnaire de l'Etat qui était un pourcentage de 4%, l'aéroport du Sénégal a réussi une progression de plus de 9%. Malgré ses performances l'AIBD a connu un certain problème comme la grève depuis le tout début du fonctionnement de l'aéroport. Ce dernier n'a pas connu d'accident ni une menace de terroriste contrairement à AIFHB qui le 30 janvier 2000, le vol 431 de la compagnie Kenya Airways s'abîme dans l'océan Atlantique moins de deux minutes après décollage de l'aéroport. Sur 179 personnes à bord, 10 passagers ont survécu à la catastrophe.

Le 11 mai 2014, un Boeing 777-300ER d'Air France percute une antilope se trouvant sur la piste lors de l'atterrissage, endommageant l'un des turboréacteurs de l'avion sans plus de dégâts.

Le 14 octobre 2017, un Antonov An-26 s'abîme en mer pendant la phase d'approche. Quatre des dix membres d'équipages décèdent. Les causes de cet accident n'ont pas encore été établies.

L'AIBD est un aéroport de qualité qui présente une très bonne image du Sénégal aux passagers qui arrivent et qui quittent le pays.

# CONCLUSION

En sommes, nous pouvons en conclure que le transport aérien désigne l'activité de transport de passagers et/ou de fret effectuée par la voie des airs ainsi que le secteur économique regroupant les activités principales ou annexes concurrençant ce mode de transport. En effet le transport aérien est essentiellement réalisé par des compagnies aériennes exploitant des aéronefs de lignes, circulant dans la haute troposphère reliant d'un aéroport à un autre constituant un réseau de destinations. Ainsi une infime est assurée par des hélicoptères voire auparavant des dirigeables. Les services commerciaux sont fournis au passager aérien par divers prestataires y incluent la vente du billet, l'enregistrement, le confort de la cabine passagers, etc. La congestion et la domination des aéroports par une compagnie aérienne tentent-ils à augmenter les tarifs dans le règlement du marché qui sont plus sensibles au temps de départ et d'arrivée.

# **ANNEXES**

**ANNEXE 1 : LOGO DE L'AIBD**



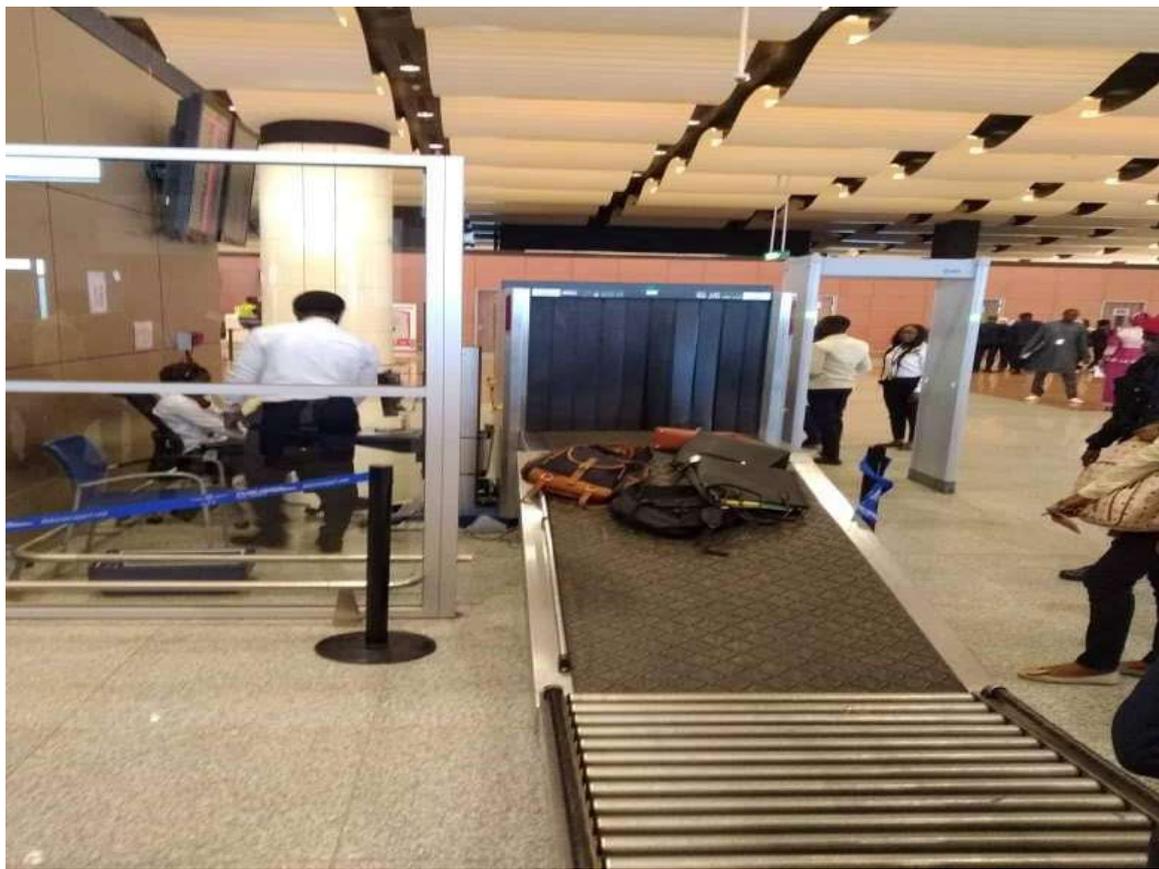
## **ANNEXE 2 : PASSAGE A** L'ENREGISTREMENT DES BAGAGES



## ANNEXE 3 : SECUBAG



## **ANNEXE 4** : PASSAGE AU NIVEAU DES AGENTS DE SURETE



## **ANNEXE 5:** Zone d'enregistrement des visas



## **ANNEXE 6: TAPIS ROULANT**



# BIBLIOGRAPHIE

- ❖ Journal officiel Décret n°2011-2023 en date du 22 décembre 2011 no 6654, du samedi 31 Mars 2012
  
- ❖ Journal officiel arrêté ministériel n°19.419 en date du 20 septembre 2017 no 7047, du samedi 07 octobre 2017
  
- ❖ Visite d'entreprise a l'AIBD date du comme guide M. ABDOULAYE DIOUF en date du 14 Décembre 2018
  
- ❖ <https://www.dakaraeroport.com> (30 07 2019)
  
- ❖ (16 juin 2018), Aeroports,Aerodromes.<https://www.au-senegal.com> date visite (01 08 2019)

# TABLE DE MATIERE

REMERCIEMENTS .....	I
DEDICACES .....	II
LETTRE.....	III
SOMMAIRE .....	IV
ABBREVIATIONS .....	V
AVANT-PROPOS .....	VI
INTRODUCTION .....	1
Chapitre I : PRESENTATION DE L’AIBD ET SES ACTIVITES .....	2
Dans le chapitre un nous avons traité deux sections. La section une qui nous parle d’historique et organisation, la section deux qui relate les activités et structures de l’AIBD .....	2
SECTION1 : HISTORIQUE ET ORGANISATION .....	2
I.    HISTORIQUE .....	2
II.   ORGANISATION .....	4
SECTION 2 : LES ACTIVITES ET STRUCTURES DE L’AIBD .....	7
I.    UNE AÉROGARE PASSAGERS.....	8
II.   UNE AÉROGARE FRET .....	9
III.  PISTE.....	9
IV.   TOUR DE CONTROLE .....	10
V.    UN PAVILLON PRÉSIDENTIEL.....	10
CHAPITRE II : CADRE ANALYTIQUE ET RECOMMANDATION.....	11
SECTION 1 : PRESENTATION ET ANALYSE DES RESULTATS .....	11
I.    L’EMBARQUEMENT.....	11
1.  ACCUEIL.....	11
2.  CONVOCATION ET DELAI.....	12

3.	HORAIRES VOLS DEPARTS .....	12
4.	LA VERIFICATION DES BAGAGES(voir annexe 2).....	15
5.	CONTROLE DE SURETE(voir annexe4).....	17
6.	L'ENTREE SUR LE TERRITOIRE ET VISA .....	19
7.	L'ATTENTE DANS LA SALLE D'EMBARQUEMENT.....	19
8.	ORDRE D'EMBARQUEMENT.....	20
II.	LE DEBARQUEMENT .....	20
1.	CONTROLE À L'ARRIVEE .....	21
2.	LITIGES BAGAGES .....	22
3.	STATION DE VEHICULE .....	22
III.	FORCES ET FAIBLESSES.....	22
1.	FORCES .....	23
2.	FAIBLESSES .....	24
	SECTION2: INTERPRETATION ET RECOMMANDATION .....	27
I.	INTERPRETATION .....	27
II.	RECOMANDATION .....	28
III.	COMPARAISON .....	29
	CONCLUSION .....	32
	ANNEXES .....	1
	ANNEXE 1 :LOGO DE L'AIBD .....	I
	ANNEXE 2 :PASSAGE A L'ENREGISTREMENT DES BAGAGES.....	II
	ANNEXE 3 :SECUBAG.....	III
	ANNEXE 4 :PASSAGE AU NIVEAU DES AGENTS DE SURETE.....	IV
	ANNEXE 5:Zone d'enregistrement des visas.....	V
	ANNEXE 6:TAPIS ROULANT .....	VI
	BIBLIOGRAPHIE .....	VII